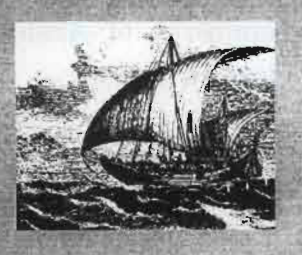
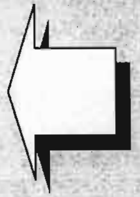
تطور خطوط الملاحة البح

بقلم : الدكتور مهيوب غالب أحمد كليب

تمهيد

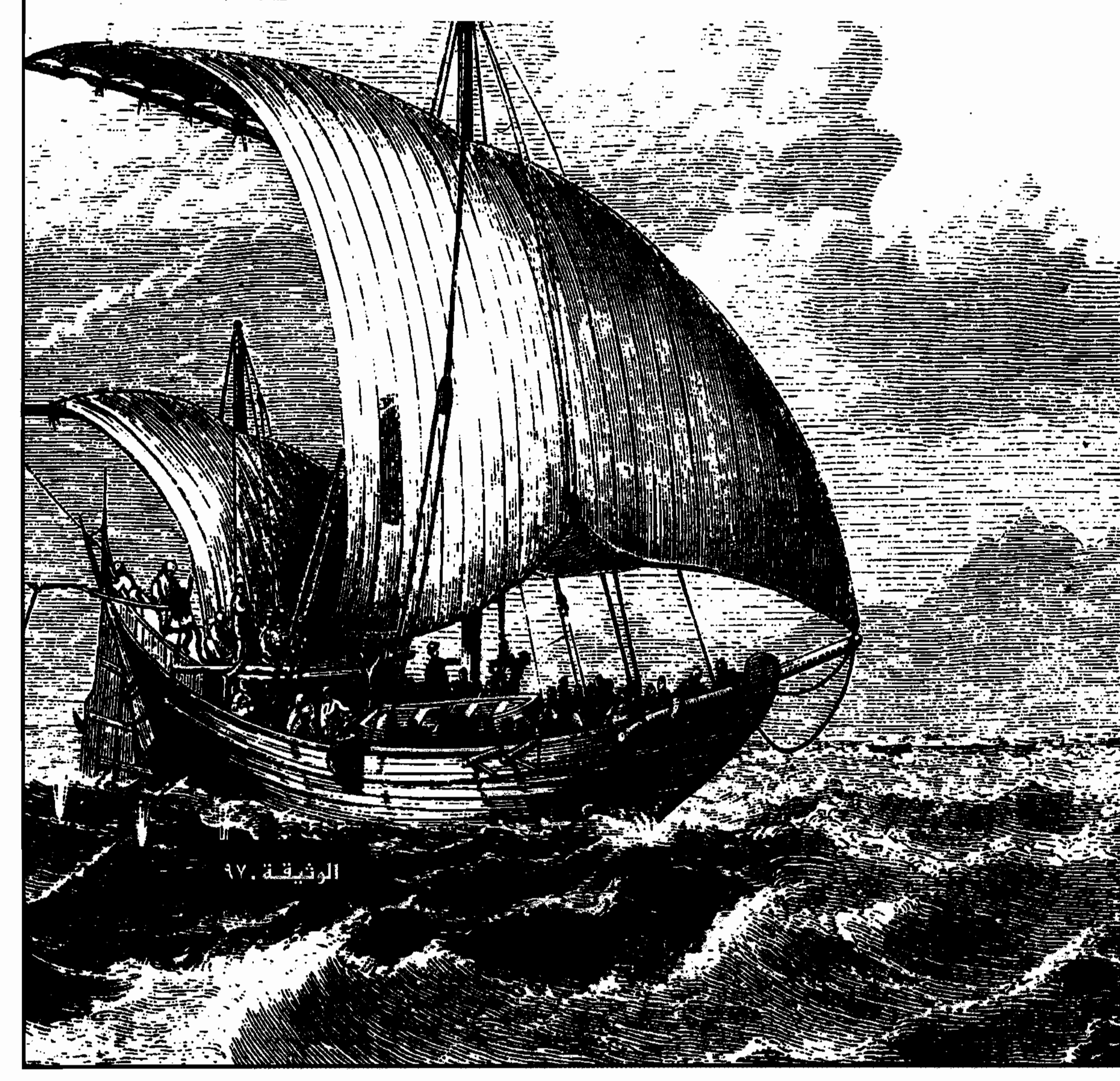


ساعد الموقع الجغرافي للجزيرة العربية على طريق التجارة الدولية، بين بلدان العالم القديم، في توفير مقومات نمو مراكزها الحضارية وازدهارها خلال العصور التاريخية القديمة بدءاً من نهاية العصر الحجري الحديث، وانتهاءً بعصر التدوين، أي عصر الكتابة . ففي شرقي الجزيرة العربية وعلى طول الساحل الغربي للخليج العربي توافرت المراسي الطبيعية والمرافئ المحمية، والمياه الصالحة للشرب؛ (عيون، آبار . . الخ)، خاصة في مناطق مثل : جزيرة البحرين وأم النار وفيلكا وواحة الاحساء .



دية حول الجزيرة العربية

بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد



وفي جنوبي الجزيرة العربية وجنوب شرقيها توافرت كذلك المرافئ الملائمة للملاحة البحرية والتجارة الدولية (ميناء عدن وميناء قناء وميناء خور روري وجزر عبد الكوري وغيرها على التوالي من الغرب إلى الشرق) . وكان لتوافر المواد الأولية أن ساعد على التبادل التجاري بين أبناء هذه المنطقة وبين سكان وادي السند وكذلك سكان مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسوريا) ومصر، الذين كانوا يحتاجون منها إلى المواد الأولية الضرورية والسلع الكمالية غير المتوافرة في بلادهم .

إن تتبع مراحل تطور الملاحة البحرية في منطقة جنوب غربي آسيا (جنوبي الجزيرةِ العربية وشرقيها)، وإبراز دور العرب في الملاحة البحرية، متلازماً مع نشاطهم التجاري، خلال الحقبة الزمنية الممتدة بين الألفين الثالث والأول قبل الميلاد لم تدرس بشكل وافٍ . فقد نشرت دراسات عن هذا الموضوع بأشكال مختلفة، لكنها تفتقر إلى التحليل والشمولية بصورتها المنهجية والعميقة . صحيح أن جورج حوراني كتب عنِ الملاحة البحرية في المحيط الهندي بصورة عامة، لكن الصحيح أيضاً أنه لم يتمكن من استخدام المادة العلمية التي وردت في مؤلفه الذي أوردناه هنا في أكثر من موضع، بحيث يشعر القارئ من خلاله بحضورٍ شخصية الباحث وإمكانية توظيفه للمادة العلمية بصورة ممتعة . فضلاً عن ذلك فقد نشرت أعمال متقطعة وردت هنا وهناك . وبعبارة أخرى توجد لدينا مادة تاريخية لكنها بحاجة إلى تحليل ودراسة جيدة . أي أننا بحاجة إلى دراسة تاريخية تحليلية معمقة لتاريخ تطورٍ الملاحة البحرية حول جزيرة العرب ومساهمة العرب في ذلك . فضلاً عن مساهمتهم في صناعة السفن (وإن بصورة مقتضبة) وفي

تطور التجارة الدولية، خلال الحقبة الزمنية التي حددها البحث، وسنحاول في هذه الدراسة أن ننجز جزءاً من هذه المهمة . على أننا ربما نوسع هذا الإطار الزمني قليلاً إلى الوراء أو إلى الأمام، إذا كان ذلك ضرورياً .

لمحة سريعة عن المراكب العربية

اشتهر العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها ببناء القوارب البحرية منذ القدم، فقد صنعوها إما من الجلود أو من لحاء الأشجار وجذوعها، فضلاً عن صناعة القوارب من قصب "الجرع" وسعف النخيل . ويوجد من يزعم أنه لم تتوفر للعرب فرص الإبحار في مياه بحر الخليج العربي والبحر العربي، ناهيك عن مياه المحيط الهندي، وأنهم كانوا تجار قوافل برية ليس إلا . فالعرب الجنوبيون، مثل غيرهم من الشعوب التي تعيش على شواطئ البحار كانوا قد بدأوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من الجلد، لكنهم انتقلوا فيما بعد إلى بناء القوارب(١) .

والواقع أن ركوب البحر كان إحدى المهن التي عمل بها معظم العرب الذين سكنوا السواحل البحرية، وكان أولئك البحارة يجلبون من الهند كل ما تحتاجه ليس فقط بلاد العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها، بل ما تحتاجه تلك المناطق العربية البعيدة مثل بلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر . فضلاً عما تحتاجه مناطق حوض البحر المتوسط الغربية . إذ اشتهر العرب الجنوبيون ببناء السفن البحرية من

أخشاب كانت تنتج محلياً . يقول ابن جبير — وهذا رد على من ينكر أن بلاد العرب الجنوبية لم تنتج الأخشاب في ذلك الوقت — : "إن خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن"[٢] .

ويؤكد نزيه مؤيد العظم : "وعلى شاطئ البحر الأحمر، رأيت النجارين يعملون طيلة النهار في بناء المراكب الشراعية . ويجلبون الخشب لبناء هذه المراكب في (أنس) وغيرها من الأصقاع اليمنية المشهورة بأحراجها الكبيرة . ولتلك المراكب أسماء متعددة مرتبة بالنسبة لحجم المراكب، فيقال لأصغرها الهوري، ثم الفطيرة فالزعيمة فالسنبك فالساعية فالبغلة فالسفينة"[٣] .

ومثلما استخدموا الحبال المصنعة من ليف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض، استعملوها كذلك في خياطة جوانب القارب (وهي صناعة استخدمتها كافة الشعوب التي قطنت السواحل البحرية) والأضلاع التي تسند قاع القارب[٤] . وهي مرحلة زمنية انتهت بظهور مسامير الحديد وشيوع استخدامها .

وفي المقابل نرى الإنسان العربي في منطقة الخليج العربي يبني زوارق بلغ طول الواحد منها نحواً من عشرة أقدام . وكانت تبنى من سعف النخيل، وليس من الخشب، يركب فيها شخص وأحياناً شخصان . وكان يوضع لتلك الزوارق مقدمة ومؤخرة، ويطلق عليها اسم "هوايرية"[٥]، فضلاً عن ذلك بنيت زوارق من القصب . وقد أكدت البعثة الأثرية الكويتية — السلوفاكية المشتركة خلال حفرياتها في موقع "الخضر" أنه تم العثور على قطعة قار تحمل ختماً مع علامات حبل سفينة، وربما كان الغرض من ذلك الختم هو ختم الحاويات، كما

تحمل قطعة القار آثار قصب على أحد جانبيها وأثار قشريات بحرية على الجانب الآخر . وهو دليل على صناعة السفن من القصب وتجهيزها بمادة سوداء لتكون مانعة لتسرب المياه[٦] . وأشارت المصادر السومرية إلى : "إن أول ذكر لدلـمون في النصوص المسمارية كان في نص لأورنانشة مؤسس سلالة لكش الأولى والذي ذكر أن سفن دلمون كانت تنقل له الأخشاب كجزية من بلاد أجنبية، مما يدلل على تملك دلمون لسفن لابد وأنها كانت كثيرة قادرة على السير في أعالي البحار"[٧] .

وتذكر كذلك معلومات من عهد سرجون الأكادي (النصف الثاني من الألف الثالث قبل الميلاد)، حول علاقات هذا الملك بدلمون وملوها (ملوخا)، واللتين كانتا تمدانه بالمواد الخام[٨] . وقد كانت تلك الزوارق تشبه إلى حد كبير الزوارق المصنوعة من نبات البردي التي كان يستعملها المصريون القدماء قبل ذلك بوقت طويل، واستعملها كذلك الأحباش في بحيرة تانا[٩] . على أن جوانب القوارب كان يتم تقويتها بألواح كانت تشق من جذوع أشجار خاصة كانت تنمو في الأحراج الجنوبية الغربية لبلاد العرب (أي في السهل التهامي) . فقد أشار الدكتور جواد علي إلى أنه كان على أصحاب معامل السفن العرب استيراد الخشب القوي الصالح لبناء السفن من الخارج أو شراء السفن الجاهزة من الأسواق الخارجية . وفي كلتا الحالتين يتكلف المشتغلون بالتجارة البحرية تكلفة باهظة ويكونون عالة في قوتهم وفي أعمالهم على الخارج[١٠] .

ومن المراكب العربية القديمة، والتي استمرت حتى وقت قريب (البطيل أو البتيل) و (البغلة)، وهما من المراكب المعروفة جيداً في منطقة الخليج العربي . ولكل منهما على مؤخرته تمثال لرأس حصان .

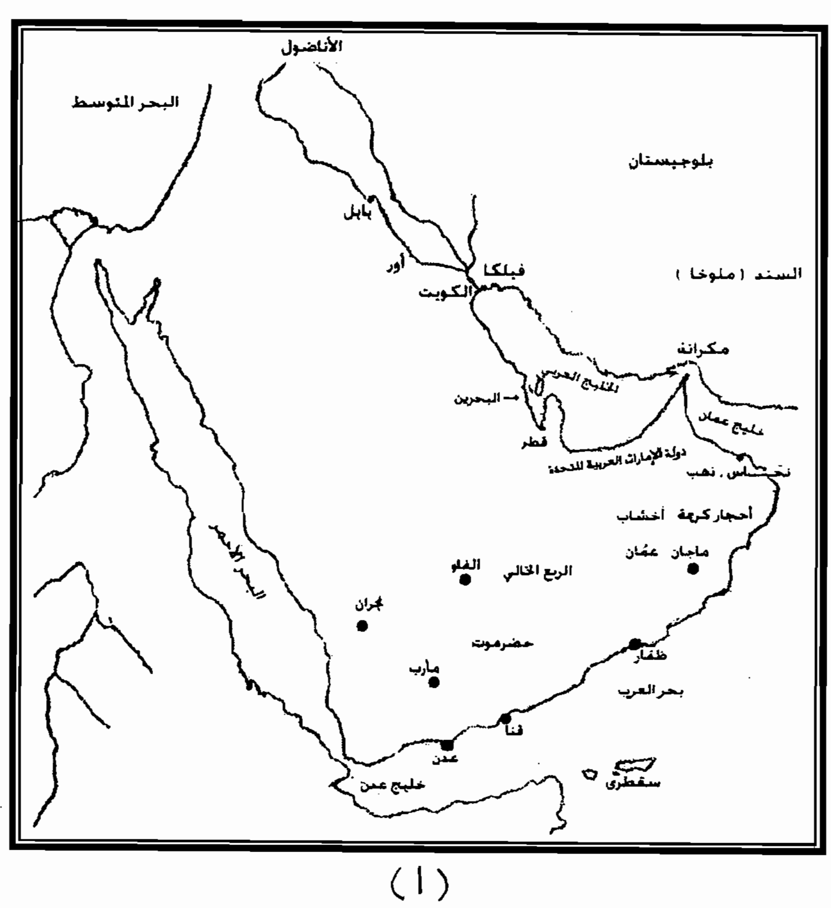
يختلف البطيل عن البغلة بطرف مقدمته الذي كان يشبه الكمان، ومن ثم بذنب في مؤخرته . وتشير بعض الروايات أن البطيل كان قد استخدم في معارك بحرية كثيرة[11] . وترد إشارات كثيرة في القرآن الكريم وفي بعض المعاجـــم العربيـــة عن البحر ووســائل ركوبـــه، باسم "اليـمّ"[12] [في سورة طه : الآيات ٣٩، ٧٨، ٩٢، وفي سورة القصص : الآية ٧ ؛ وفي سورة الأعراف : ١٣٥] . والفلك إشارة إلى سفينة نوح عليه السلام، "والفلك التي تجري في البحـــر" [سورة البقرة : ١٦٤] . وذكرت كذلك السفينة في [سورة الكهف : ٧٢، ٨٠ ؛ كذلك سورة العنكبوت : ١٥] . وفي المعاجم العربية يتكرر ذكر السفن والمراكب والسواحل والشواطئ . . .الخ[13] . الأمر الذي يعني أن العرب وإن لم يكونوا جميعهم على علم بالبحر وركوبه ففي الأقل كان عرب السواحل يعرفون بصورة جيدة البحر وكيفية التعامل معه .

الملاحة البحرية خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد

عمل عرب الجزيرة العربية في التجارة البحرية منذ العصور السحيقة، وتاجروا مع جهات مختلفة، سواءً في حوض المحيط الهندي أو في بلاد الشام والعراق وحوض البحر المتوسط . وتُحدثنا الكثير من المصادر والأدبيات حول النشاط البحري للعرب والمتعلق بالملاحة البحرية وكذلك بالتجارة . إذ تمتلك الجزيرة العربية سواحل طويلة تحيط بها من ثلاث جهات، أما حدها الشمالي فهو أرض

تتصل بالعراق وببلاد الشام . وقد عرف أهل السواحل البحر وعركوه، وعملوا على استغلال ثرواته قدر طاقتهم، وتعاملوا مع أهل السفن الذين كانوا يقصدونها من مسافات بعيدة، وركب جمع منهم السفن للاتجار مع السواحل المقابلة(١٤)، إلا أننا لا نستطيع أن نحدد بالضبط متى بدأت صلة سواحل بلاد العرب الجنوبية والشرقية بسواحل الهند الغربية . على الرغم من أنه توجد آراء تقول أنها ربما بدأت في الوقت الذي بدأت فيه العلاقة التجارية بين السومريين وسكان وادي السند(١٥)، أي حينما بدأت حاجة سكان بلاد الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسوريا) ضرورية إلى النحاس والمعادن والأحجار الكريمة واللؤلؤ والعقيق والأخشاب والعاج والقطن واللازورد، والبخور والتوابل وغير ذلك .

وقد كان سكان دلمون ومجان وجزيرة أم النار وغيرها يزاولون التجارة إما عن طريق البر، أو عن طريق البحر عبر المياه القريبة من السواحل، - أو كما قال أحد الباحثين "عن طريق المساحلة (خريطة رقم ١)"(١٦) . وبعبارة أخرى فقد بدأت العلاقة بين سواحل بلاد العرب مع الساحل الهندي في الوقت الذي بدت المدن السومرية بحاجة للسلع القادمة من شبه القارة الهندية مثل الأخشاب والعقيق واللازورد وغيرها . لذلك أكدت بعض الأدبيات العربية على أن النشاط التجاري بين الهند وسواحل بلاد العرب وجنوبي العراق يعود إلى الألف الثالث قبل الميلاد . وقد أقامت جاليات هندية على سواحل الخليج المختلفة في عمان والبصرة ودلمون وغيرها . وفي المقابل أقامت جاليات عربية في مناطق متفرقة من مكرانة وهندوستان(١٧) .



(أ)

حول أهم الموارد التجارية (الاقتصادية) في منطقة الخليج العربي

أكدت الأبحاث الأثرية منذ بداية خمسينات القرن الماضي، التي أجرتها بعثات أوروبية مختلفة ؛ في البحرين وفي شبه جزيرة قطر وجزيرة فيلكا وشمال شرقي عمان وفي جزيرة أم النار في دبي على أن البحرين (دلمون) هي المنطقة "المقدسة" لدى السومريين . وخلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد كانت دلمون هي الوجهة التي يؤمها البحارة السومريون والهنود وغيرهم . وكان أولئك البحارة يتجهون شمالاً نحو بلاد ما بين النهرين وجنوباً نحو شمال شرقي عمان وساحل الهند الغربي[18] . ومن ثم أعطتنا نتائج تلك الأبحاث صورة واضحة عن المكانة التي ميزت هذا الجزء من الوطن العربي في التاريخ العام للحضارات القديمة . لقد أكدت تلك المعلومات ليس فقط النشاطات المتعددة للجناح الشرقي للجزيرة العربية، ولكنه قد لعب دور الطريق البحري الدولي للتجارة العالمية[19] . فحملت السفن من الهند إلى دلمون وجنوب بلاد ما بين النهرين : الأخشاب والقطن والعقيق واللازورد، ومن مجان وملوها (وتسمى في بعض الأدبيات — ملوخا) : المعادن المختلفة[20] . وهنا يشير ليمنس إلى أنه تم العثور على نصوص تبين من خلال المعلومات التي احتوتها على أنها كانت بمثابة عقود واتفاقيات بين تجار من أور ومن دلمون . وكان النحاس والفضة واللؤلؤ هي السلع الأساسية التي تنقل من دلمون إلى أور، نظراً للطلب المتزايد عليها في بلاد الرافدين . على أن النحاس ربما كان يتم نقله من مناجم المعدن في مجان (عمان) ومن ملوها . وكان بحر الخليج يعج بسفن الدلمونيين التي تنقل البضائع إلى جنوب بلاد الرافدين[21] .

عرف الباحثون أن منطقة شرقي الجزيرة العربية كانت مأهولة بالسكان منذ أواخر الألف الخامس قبل الميلاد . فقد تضافر عدد من العوامل ساعدت على استقرار أولئك السكان وقيام حضارتهم فيها، وكانت دلمون المركز الأول لتلك الحضارة . إذ تم العثور على أقدم الأدلة لبدايات تلك الحضارة في جزيرة تاروت، التي كانت العاصمة الأولى لها، وسرعان ما نما دور جزيرة البحرين لتصبح لاحقاً عاصمة دلمون، وقد ورثتها فيما بعد ممالك أخرى من ضمنها جرهاء — كما سيأتي الحديث لاحقاً —[٢٢] . وتشير بعض النصوص السومرية إلى أن دلمون كانت تتمتع بقدسية خاصة . إذ رويت عنها الأساطير الدينية وفاضت، وعبدت فيها الآلهة، مثل بقية مدن بلاد ما بين النهرين . وأن أسطورة أنكيدو وننجرسي، وملحمة جلجامش، فضلاً عن أسطورة الحياة تؤكد بأن اتصالاً طبيعياً كان قائماً بين بلاد الرافدين ومناطق الخليج العربي، ومنها دلمون[٢٣] .

وجاء في موسوعة الخليج العربي الفقرة الآتية : "كانت دلمون مشهورة عند السومريين، ونعتتها أساطيرهم بالطهر والنقاء وتحدثت أسطورة أنكي وننخو وزاك عن علاقة أنكي بها وكونها أرض سلام وأمان وصحة ومياه وافرة، وتتحدث الأسطورة عن اتصال أنكي بزوجته في دلمون، ومن ثم أمره الإله أوتوا (إله الشمس) أن يملأ الجزيرة بالماء العذب فكان له ما أراد، فتحولت دلمون إلى جنة خضراء مليئة بالحقول . فالجنة السومرية حسب هذه الأسطورة كانت في دلمون"[٢٤] .

ومن خلال ما ذكرته الأسطورة السومرية عن نبتة الخلود التي أخبر بها أوتانا بشتيم جلجامش، فلربما كان المقصود بتلك النبتة نبتة اللؤلؤ التي تتوافر بكثرة في دلمون . وتطلق أسطورة الطوفان السومرية على دلمون اسم أرض العبور[٢٥] . وأشارت نتائج الأبحاث الأثرية التي أجرتها بعثة كويتية سلوفاكية مشتركة بداية العام ٢٠٠٧ في جزيرة فيلكا، إلى أن الموقع الذي تمت الحفريات فيه (موقع الخضر)، كان ممتلئا "بالصدف والفخار الأحمر وأحجار المباني المبعثرة التي تشكل دليلاً على حضارة دلمون" . وقد تطورت تلك الحضارة بفضل الموقع الممتاز على طرق التجارة البحرية، الذي كانت تتمتع به دلمون والتي تربط بلاد ما بين النهرين بحضارة وادي السند، ولتصبح بذلك أحد أكبر المراكز التجارية في العالم القديم . وكانت البحرين مركزاً لثقافة دلمون . "على أنها مع أوائل الألفية الثانية امتدت تلك الحضارة إلى مناطق شمالي الخليج العربي بما فيها جزيرة فيلكا"[٢٦] . وتم العثور كذلك في نفس موقع "الخضر" على أدوات وأوان فخارية وجِرار وأشياء أخرى من النحاس واللؤلؤ والخرز وعدد كبير من الأختام الدلمونية[٢٧] .

إن اكتشافات جديدة لعلم الآثار في أية منطقة من العالم تضيف معلومات جديدة أكثر وضوحاً على تاريخ هذه المنطقة أو تلك، ومن ثم يترك أثره دون شك على مجمل الدراسات التاريخية والحضارية السابقة . وبعبارة أخرى فإن حدود معرفتنا بالماضي تكون رهينة بما يتم الكشف عنه في أثناء القيام بالحفريات الأثرية ومن ثم فإن ما هو

معروف اليوم من تفاصيل لأمور عدة يمكن أن يكون غير ذلك غداً بسبب الاكتشافات الجديدة وهكذا[٢٨] .

وبسبب الموقع الجغرافي الهام الذي تحتله أرض الجزيرة العربية، فقد تشكلت على الدوام في أراضيها أو في طرقها الساحلية نقاط الاجتياز الأساسية بين مراكز الحضارات القديمة . فقد نال الخليج العربي شهرة كبيرة منذ الألف الثالث قبل الميلاد بسبب قدرتــه على استيعاب خطوط المواصــلات البحريــة القديمة[٢٩] . وكانت مهنة التجارة البحرية في هذه المنطقة من العالم القديم خاصة بسكان السواحل المحيطة بها ؛ في بلاد العرب الجنوبية والشرقية، وسواحل الهند . مثلما كانت مهنة التجارة البحرية في الجانب الآخر من بلاد العرب - أي في مناطق حوض البحر المتوسط — محصورة بأيدي الفينيقيين والمصريين والإغريق .

ترافقت معرفة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية من ناحية الشرق وساحل الخليج العربي مع استيطان مجاميع مهاجرة من بلاد ما بين النهرين في شرقي الجزيرة العربية . الأمر الذي يعني أن الإبحار من هناك إلى هذه المنطقة كان قد تم بعد معرفتها بصورة مقبولة . على أنه يجب ألا يغيب عن البال أن البحارة الدلمونيين كانوا قد سافروا خلال حقبة جمدة نصر إلى مناطق بعيدة . وسلكوا دروباً محفوفة بالمخاطر، ومن ثم حصلوا على معلومات غير قليلة عن أماكن ومحطات تجارية بحرية محددة . إن التجارة البحرية بين مناطق السند ووادي الرافدين قديمة العهد . . . فقد حملت السفن من الهند

الأخشاب والعقيق الأحمر والقطن واللازورد (تذكر النصوص المسمارية أن اللازورد يستورد من ملوها، على الرغم من أنه لا يمكن العثور عليه إلا في القسم الغربي من بلاد الهند "في أفغانستان" . وهذا ما يرجح كون ملوها (أو ملوخا) تطابق مراكز حضارة السند القديمة . وتشير بعض المعلومات التاريخية القديمة إلى أن الملوك الكاسيين (أو الكاشيين) كانوا قد أكثروا من إرسال اللازورد إلى فراعنة مصر[٣٠] .

وكانت موانئ الخليج العربي هي : المحطات التي ترسو فيها السفن، فضلاً عن أن البحارة كانوا يأخذون هناك قسطاً من الراحة ؛ قبل مواصلة تنقلاتهم بين المنطقتين .وبالذات إذا ما علمنا أن السفن كانت تتحاشى الإبحار في عرض البحر، أي أنها كانت تلزم الإبحار بمحاذاة الشواطئ من سواحل بلاد العرب حتى الهند والعودة[٣١] . يصف بليني ساحل الخليج العربي المتاخم لأراضي الجزيرة العربية الشرقية . وهو الساحل الذي كانت تحاذيه الرحلات البحرية دائماً، ويذكر في ذلك جزيرة إيكاروس (فيلكا) ومدينة جرهاء ويؤكد أن منطقة الخليج تشتهر بلؤلؤها الفائق . ويقول إن سبب إطلاق لفظة سعيدة على قسم من أراضي العرب إنما مرجعه إلى اللؤلؤ الذي يأتي من بحر العرب (ذكرنا ذلك سابقاً عند الحديث عن الأسطورة السومرية)[٣٢] . وبعبارة أخرى فقد تمكن البحارة الدلمونيون في تلك الحقبة الزمنية (الألف الثالث قبل الميلاد) الخروج إلى ما وراء الخليج العربي، وأقاموا علاقات تجارية مع ملوها، الواقعة إلى الشمال الغربي من ساحل هندوستان . ومن هناك نقلوا الأخشاب والقطن والعقيق واللازورد ومختلف منتجات حضارة الهرابة[٣٣] .

وفي اعتقادنا أن سفن دلمون التجارية كانت قد تمكنت من عبور مضيق هرمز عند أضيق مكان فيه، وواصلت خطها الملاحي بالقرب من ساحل بلوجستان الجنوبي. على أن اللقى الأثرية للحضارة الهراباتية (Harappa) في البحرين وفي واحة البريمي، فضلاً عن معطيات أخرى كانت قد أكدت على التلاقي الحضاري بين الحضارتين الهندية وحضارة جنوب غربي آسيا. ومن ثم سعيهما إلى وضع التبادل التجاري والثقافي على أرضية ثابتة وأن يكون طويل الأمد. فإلى الغرب من مركز حضارة الهرابة، مازالت آثار المخافر الأمامية التي اشتهرت بها هذه الحضارة، والتي كانت عبارة عن مراس للسفن القادمة إلى هناك حتى اليوم واضحة على ساحل بلوجستـــان ومكرانة (عند مصب نهر دست)[٣٤]. لقد كان البحارة الدلمونيون ماهرين ومن الدرجة الأولى "فقد أظهرت النصوص المكتشفة في موقع أبلا (تل مرديخ قرب حلب في شمالي سورية) استعمال السكان فيها لوزن المانا (المن) الدلموني في معاملاتهم. وهو ما يدل على قوة العلاقة بين المنطقتين"[٣٥].

وفيما يخص الساحل الشرقي للخليج فقد كتب كرستين نيبور في سنة ١٧٦١ ما يلي (بتصرف): "إن العرب كانوا يسيطرون على جميع الإمارات المطلة على حوض الخليج العربي، ونحن لا نعلم بالتحديد متى نشأت تلك الإمارات خصوصاً، لكن سكانها كانوا ينحدرون من بر الجزيرة العربية. أي أنهم من أصول عربية، لذلك توجب أن ألحق مختصراً عنهم[٣٦]. هذا ولا نستطيع تحديد الوقت الذي أنشأ فيه العرب هذه الإمارات في هذه المنطقة[٣٧].

ولم يكتفِ نيبور بذكر تلك المستوطنات (الإمارات) بل حاول أن يصف المساحة التي شغلتها القبائل العربية في الساحل الشرقي للخليج العربي . وفي ذلك كتب يقول : "وأكبر العشائر العربية هناك عشيرة (الهولة)، وتمتد الأراضي التي تملكها من بندر عباس إلى رأس بردستان . وتملك جميع الموانئ الواقعة في هذا القسم من الساحل . فضلاً عن ذلك توجد عشائر عربية أخرى، مثل عشيرة بني كعب العربية التي تقطن في أبي شهر . على أن عرب تلك المناطق (المستوطنات) لا يعيشون على الزراعة أو الرعي بل على التجارة(٣٨) . وأخيراً يذكر نيبور أن السكان الذين كانوا يعيشون في المنطقة الواقعة بين بوشهر وبردستان قد عملوا بالزراعة(٣٩) .

ومع نهاية الألف الثالث وبداية الألف الثاني قبل الميلاد بدا وكأن الشواهد المادية لعلاقات بلاد الرافدين مع جنوب شرقي الجزيرة العربية وشمال غربي الهند، بدأت تختفي، إلا أن المصادر الكتابية المسمارية (الإسفينية) استمرت تشير إلى الإبحار، سواءً إلى مجان أو إلى ملوها ليس فقط خلال الألف الثاني ولكن حتى منتصف الألف الأول قبل الميلاد . على أنه وفي إشارات عدة نلاحظ ليس فقط ذكراً للمناطق المشار إليها هنا (في جنوب شرق الجزيرة العربية وهندوستان) ولكنها قد أدخلت ضمنها إشارات لمصر وبلاد النوبة(٤٠) . وفي هذه الحقبة الزمنية (أي من منتصف الألف الثالث قبل الميلاد) اتخذت مصر عدة خطوات لمعرفة طرق الملاحة البحرية حول الشواطئ الشمالية الشرقية لأفريقيا، انتهت بتأسيس خط ملاحي يمتد من مصر وعلى طول البحر

الأحمر . وفي تتبع منطقي للسياسات التي كان يتبعها الفراعنة في مصر، فقد أرسلت الملكة حتشبسوت، في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد، أكبر بعثة تجارية بحرية وصلت، على ما يبدو إلى شمالي الصومال أي إلى بلاد بونت[٤١] .

ومن المحتمل أنه مع نهاية الألف الثاني قبل الميلاد كان القسم الشمالي من البحر المتوسط يعج بالسفن الفينيقية . وفي القرن العاشر قبل الميلاد - ربما — كان الفينيقيون قد وصلوا إلى بلاد أوفير، وهي المنطقة التي كانوا يجلبون منها سلعاً تجد إقبالاً شديداً وذات قيمة عالية في أسواق حوض البحر المتوسط (وربما ارتبطت هذه الإشارة بما جاء في التوراة، وهي بحاجة إلى تأكيد) . على الرغم من أننا لانعرف مكان أوفير بالضبط ؛ هل هي في جنوبي الجزيرة العربية أم في الصومال أم في غرب الهند أم في مكان آخر[٤٢] .

وخلال الألف الثاني قبل الميلاد أصيبت حركة التجارة العالمية بنوع من التدهور، المرتبط بالجزء الشرقي من منطقة الجزيرة العربية، بسبب موجة الجفاف التي عمت مناطق العالم القديم (وربما ارتبط الجفاف بالمنطقة كلها) . "وقد صاحب هذه التغيرات انهيار المراكز الحضارية في بلاد الرافدين" . على أن هذه الحقبة التاريخية قد شهدت ازدهار مراكز حضارية محلية "عرفت بحضارة دلمون (٢٤٠٠ — ٥٠٠ قبل الميلاد) . وقد ارتبطت موانئ المنطقة الشرقية الرئيسية بالحضارة الدلمونية ودخلت تحت تأثيرها الحضاري والتجاري"[٤٣] .

وقد شهدت منطقة الشرق الأدنى القديم (الجزيرة العربية وبلاد الشام ومصر) خلال الحقبة الزمنية الممتدة من منتصف الألف الثاني وحتى بداية الألف الأول قبل الميلاد تغيرات عديدة، تمثلت بظهور قوى حضارية جديدة، كان لها تأثيراتها على كل المنطقة . فمن ناحية ظهرت بعض المراكز الحضارية في جنوبي الجزيرة العربية وشماليها الغربي وتطورت، ومن ناحية أخرى فقد تسيدت الإمبراطورية المصرية، ووصلت إلى أقصى اتساع جغرافي لها ؛ فوصلت جنوباً حتى منطقة الشلال الرابع وشمالاً شملت المناطق التي تسيطر عليها بلاد الشام كاملة وجزءً كبيراً من أراضي الإمبراطورية الحورية – الميتانية، شمالي بلاد الرافدين وجنوبي الأناضول[٤٤] .

ومما يرتبط بهذه الحقبة الزمنية – أخيراً – معرفة سكان الجزيرة العربية والخليج العربي، طرق استئناس الجمل، الذي يقول بعض الباحثين أن ذلك حدث في منتصف الألف الثاني قبل الميلاد[٤٥]، ويقول آخرون أن ذلك قد تم عند ملتقى الألفين الثاني والأول قبل الميلاد[٤٦] . ونحن نتفق مع رأي بعثة بنسلفانيا الأمريكية التي نقبت عن الآثار في الجوبة في اليمن خلال الأعوام ١٩٨٣ – ١٩٨٥م[٤٧] . وبالمناسبة فقد لعب الجمل دوراً كبيراً في ازدهار طرق التجارة البرية خلال حقبة زمنية امتدت لحوالي ألف عام تقريباً (على طول الألف الأول قبل الميلاد)، وأظهر قدرة كبيرة على تحمل العطش ومشاق السفر لآلاف الكيلومترات، وبمساعدة الجمل شقت الصحراء العربية جيئة وذهاباً في خط عرف باسم "طريق البخور"[٤٨] .

عند ملتقى الألفين الثاني والأول قبل الميلاد، كادت المعلومات عن الملاحة البحرية أن تختفي نظراً للتطورات التي شهدتها مناطق العالم القديم، والمتمثلة بانهيار النشاط التجاري الفينيقي ونزوح قسم كبير منهم إلى شمالي أفريقيا، وتأسيس إمبراطورية تجارية هناك عرفت باسم قرطاجة، ومن ثم بسبب السيطرة العسكرية الآشورية على منطقة الهلال الخصيب كله . تلا ذلك حدوث صراعات عسكرية نشطة في بلاد الرافدين والهلال الخصيب بين قوى مختلفة . ومن بعد ملوك آشور، سيطرت على المنطقة بكاملها، عدة قوى وفي أوقات مختلفة، ليس هنا مجالها .

تطور دراسة خطوط الملاحة البحرية حول الجزيرة العربية خلال الألف الأول ق. م ازدهار التجارة الدولية

ذكرت بعض الأدبيات الغربية أن في الشرق القديم من كان يطمح إلى أن يصنع دولة ذات قوة بحرية، وأن يجعل شواطئها مساهماً نشطاً في التجارة الدولية المطردة بين الهند وعالمٍ البحر المتوسط، إلا أن الصحراء قد لعبت كما يبدو دوراً سلبياً في طريق تنفيذ ذلك الطموح(٤٩) .

لقد تم توحيد وحدات الوزن والقياس وسك عملات ذهبية وفضية لكل الأقاليم[٥٠] . ونتيجة لذلك تطورت التجارة بشكل ملحوظ، وفتحت آفاق جديدة للتطور الاقتصادي[٥١] .

"لقد تجاوز حجم التجارة في القرنين السادس والخامس قبل الميلاد أي مقدار عرفته فيما سبق منطقة الشرق القديم . غير أن أهم ما تميزت به التجارة هو أنها كانت ترتكز بالأساس على المنتجات العادية المستخدمة في الحياة اليومية، وعلى الأدوات المنزلية والملبوسات الرخيصة وذلك عكس الفترات السابقة لها التي ركزت على السلع الكمالية . ومن هنا فقد اتجه تطور الصناعة لخدمة كل طبقات المجتمع ."[٥٢] .

وكانت التجارة مع أقاليم الهند والجزيرة العربية واليونان أوسع بكثير من ذي قبل[٥٣] .

وفي المقابل فقد كان لدخول الإسكندر الأكبر إلى الشرق، وسيطرته على مناطق حوض البحر المتوسط والشرق الأدنى القديم أن جلب معه الفن والفكر والتقنيات اليونانية الأرفع التي لا مثيل لها إلى قلب الشرق الأوسط فتم بناء مئات المدن إما على يده أو على أيدي خلفائه، من الإسكندرية في مصر إلى الإسكندرية — أريون في أفغانستان والتي تعرف اليوم باسم "هراء"، ومن أنطاكية في سوريا إلى أنطاكيا "الجديدة" على الخليج العربي . "على أن أنطاكيا الأخيرة هذه ظلت طيلة تاريخها اللاحق نقطة ارتكاز لتجارة السلوقيين ومصالحهم في منطقة الخليج العربي"[٥٤] .

وفي كل الأحوال فقد شهد المجال الاقتصادي خلال العصر الهيلينستي تطورين مهمين، **الأول** : تطور موارد الشرقين، الأدنى والأوسط، على نحو أكثر رشادة وكثافة من أي وقت مضى، **والثاني** : "أن حجم التجارة الدولية ومداها بين مختلف أجزاء العالم القديم قد اتسعا على نحو كبير"[٥٥] . وقد كان اقتصاد مصر أكثر تطوراً بفضل الإدارة الفعالة التي خططت وأدارت ذلك الاقتصاد . وبدا أن الأمر نفسه – وإن بدرجة أقل – في منطقة الهلال الخصيب (سوريا وبلاد الرافدين والأناضول) .

"وكانت الموانئ الممتازة سبباً في تسهيل حركة التجارة الدولية وانسيابها على خطوط برية وبحرية مأمونة . وكان أكثرها أهمية ميناء الإسكندرية المتميز بمنارته الشهيرة"[٥٦] .

لذلك فقد شهدت الحقبة الممتدة من نهاية القرن السابع وحتى نهاية القرن الثاني قبل الميلاد تطوراً كبيراً، في دراسة طرق الملاحة البحرية واستيعابها في المحيط الهندي وبحر الخليج العربي والبحرين العربي والأحمر . الأمر الذي عكس نفسه على سرعة تطور حركة التجارة الدولية بين مناطق شرقي آسيا وشمال شرقي أفريقيا من جهة وبين جانبي حوض البحر المتوسط الشرقي والغربي من الجهة الأخرى، أي بين شرقي آسيا ومصر وشمال شرقي أفريقيا (منطقة ما يعرف اليوم بالقرن الأفريقي) والجزيرة العربية من جهة، ومناطق الشرق الأدنى القديم وحوض البحر المتوسط من الجهة الأخرى . وقد شهدت تلك الحقبة الزمنية إقبالاً شديداً على السلع المنتجة في شبه

القارة الهندية ؛ (كالتوابل والعقيق والقطن) والسلع التي تنتج في بلاد العرب الجنوبية ؛ (البخور والورس والصبر وغيرها) . فضلاً عن منتجات شمال شرق أفريقيا .

ولذلك عملت الدول الكبرى في تلك الفترة على الاستيلاء على مناطق إنتاج تلك السلع وطرق تسويقها . وهنا يجب التنويه إلى أن المصادر المستندية قليلة جداً وإن لم تكن معدومة (في الأقل خلال تلك الفترة التي نحن بصدد دراستها) في إعطائنا معلومات عن التجارة البحرية . ومن غير المعقول ألا يكون لسكان السواحل في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها سفن تجارية في تلك الحقبة الزمنية التي نتحدث عنها هنا . فلقد تكاملت المناطق الحضارية في الشرق القديم بعضها مع بعض (حضارة وادي النيل وحضارة وادي الرافدين وبلاد الشام وأخيراً حضارة الجزيرة العربية) . ومن غير المعقول أنها استخدمت الطرق البرية في علاقاتها المتبادلة .

ومنذ قديم الزمن كانت تجارة السوريين واللبنانيين مع مصر وبلاد الرافدين واسعة . إذ صدروا الأخشاب والمنسوجات والزجاج وغير ذلك من المصنوعات، وحصلوا على حق إقامة أحياء خاصة بهم في مدن مصرية مختلفة، مع العلم أن مادة القطن كانت تستورد من الهند، إن لم تكن كلها فعلى الأقل أغلبها . وفيما بعد، وسعوا نشاطهم بشدة غرباً منشئين مستعمرات في شمالي أفريقيا وأسبانيا ومن ثم أبحروا إلى بريطانيا[٥٧] .

لقد كان هذا التركيز على الصناعة والتجارة أمراً فريداً في نوعه في العصور القديمة، وبذلك أكد غوردون تشايلد "أن نسبة الذين عملوا بالصناعة والتجارة من الفينيقيين كانت أكبر بكثير من الذين عملوا بها في مصر وبابل وآشور وبلاد الرافدين، حيث كانت الزراعة تسيطر على معظم النشاط الاقتصادي"(٥٨) . لذلك اتسع نطاق التبادل التجاري الدولي في الاتجاهات المختلفة :

أولا : في البحر المتوسط (مع اليونان وقرطاجة وصقلية وشبه جزيرة إيطاليا) .

ثانياً : مع الهند وجزيرة العرب وشرقي أفريقيا (للعلم كان الأوسانيون ومن بعدهم القتبانيون يسيطرون على مناطق تمتد من عصب وحتى جزيرة مدغشقر)، عن طريق مجموعة من الطرق البحرية وطرق القوافل .

ولهذا الغرض (أي لغرض التجارة) استخدم طريقان رئيسيان، هما : طريق البحر الأحمر حتى الموانئ السورية الغربية، وطريق الخليج العربي الذي كان ينتهي – أيضاً – عند الموانئ السورية الشمالية والشمالية الغربية . وكان التنافس بين البطالمة وبين السلوقيين على تلك الطرق شديداً . وبذلك تطورت دراسة طرق الملاحة البحرية، منذ منتصف القرن السادس قبل الميلاد، في عهد الفرعون (نيخو) وكذلك فيما بعد . وازدادت وتيرة تلك الدراسة منذ أن حط الإسكندر المقدوني رحاله في بابل مع نهاية ثلاثينات القرن الرابع قبل الميلاد، ومن بعده البطالمة في مصر والسلوقيون في سوريا .

دراسة طرق الملاحة البحرية
بين القرنين الثامن والخامس قبل الميلاد

تورد رواية كتبها أحد المستشرقين الغربيين أنه وجدت مملكة على رأس الجزيرة العربية الشمالي الشرقي وقد سماها "مملكة أرض البحر Sea Land" القديمة . وكانت تسيطر على منطقة تمتد حدودها بالقرب من مصب الفرات إلى قرب دلمون . قامت هذه المملكة في الألف الأول قبل الميلاد وكانت تضم كلدانيين وعرباً . وفي بداية القرن السابع قبل الميلاد حاول ملك هذه الأرض أن يتمرد على سيده الملك الآشوري سنحريب (٧٠٥ – ٦٨١ق.م)، ففشل في ذلك التمرد وفر هارباً . إذ أحضر سنحريب فينيقيين إلى نينوى وبنى هناك سفناً له، قادها فيما بعد ملاحون من صور وصيدا وقبرص . فأرسل الملك الآشوري جيشاً على تلك السفن إلى أرض البحر، لملاقاة جنود ملك تلك الأرض، وعندما لحقت بهم هزيمة فر ذلك الملك هارباً . الأمر الذي يعني أنه كان يوجد حد أدنى من النشاط البحري للآشوريين في ذلك الوقت(٥٩) .

وأورد مستشرق آخر قصة تلك الحملة التي أرسلها سنحريب في أحد النقوش الآشورية، بالشكل الآتي : إن تلك الحملة تدل على أن منطقة الخليج العربي كانت تنقصها الخبرات الخاصة بصناعة السفن أو أن سنحريب ربما توقع مقاومة بحرية قوية فأراد أن يظهر تفوقه

عن طريق بناء أسطول بحري كبير، مع العلم أن ذلك الأسطول بني بخبرات فينيقية(٦٠) . وبعبارة أخرى فإن هاتين الروايتين تلقيان الضوء على أن النشاط الملاحي في الساحل الشرقي للخليج خلال تلك الفترة — ربما — كان ضعيفاً إن لم يكن معدوماً بالمرة، فضلاً عن ذلك فإنه لم يوجد نشاط ملاحي في عصر الدولة البابلية الحديثة(٦١) .

في بداية القرن السادس قبل الميلاد وبمرسوم من فرعون مصر نيخو الثاني (٦١٠ — ٥٩٥ق.م) فتح من جديد الطريق البحري بين مصر ومناطق حوض المحيط الهندي وذلك عبر البحر الأحمر، وكان الفينيقيون هم الذين كلفوا بتلك المهمة . إلا أنهم لزموا ساحل أفريقيا الشرقي فداروا حول أفريقيا في مدة استمرت ثلاثة أعوام . يشير هيرودوت إلى أن تلك المهمة تمت في عام ٦٠٠ قبل الميلاد تقريباً(٦٢) . وفي عهده، أيضاً، تمت محاولة شق قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عبر النيل، وكان طول تلك القناة حوالي ٨٤ كم تقريباً . وتشير بعض الدراسات أنه توفي بسبب ذلك العمل حوالي ١٢٠,٠٠٠ فرد من الذين عملوا على شق تلك القناة(٦٣) . وبالرغم من أن بعض المستشارين عارضوا خطة الفرعون نيخو الثاني في شق تلك القناة — حسبما يرى مؤلفو كتاب "لمحات من تاريخ أفريقيا"، إلا أنه تمت بنجاح عملية الشق وإن في غير المكان الذي كان قد حدد من قبل(٦٤) . لكن تلك القناة تركت فيما بعد دون صيانة أو تنظيف فملأتها الرياح بالرمال، وطمرت نهائياً، ذلك لأنه جرى فيما بعد إعادة شق قناة أخرى، عرفت باسم قناة سنوسرت .

تلك هي المعلومات المتوفرة عن النشاط العربي في البحار المحيطة بالجزيرة العربية وبقية مناطق الشرق القديم، حتى القرن الرابع قبل الميلاد .

دراسة خطوط الملاحة البحرية
تطور التجارة الدولية في الخليج العربي
خلال عهد الإسكندر المقدوني

عندما قرر الإسكندر المقدوني غزو الشرق كانت قد تكونت لديه فكرة متكاملة عن ثروة الشرق الأدنى وشرقي آسيا، ومن ضمن تلك المعلومات التي أبلغها إليه مستشاروه حول ثروات العرب، ومنهم العرب الجنوبيون من منتجات وغنى أسطوري . فقد كان أولئك القوم (العرب) لا ينتجون البخور بأنواعه والأفاويه ولكنهم يتاجرون بمنتجات شمال شرقي أفريقيا وشبه القارة الهندية من التوابل والقطن والعقيق واللازورد وغيره[٦٥] . ولقد بدا أن حياة الإسكندر المقدوني ونشاطه كانت فاصلة بين عصرين : العصر الكلاسيكي وقد مثلته بلاد الإغريق (أثينا وإسبرطة)، وعصر الإسكندر وهو الذي خلع عليه الباحثون تسمية العصر الهلينيستي[٦٦] .

بعد ما فرغ الإسكندر المقدوني من سيطرته على معظم مناطق الشرق الأدنى ووصوله إلى نهر السند، عاد واستقر في بابل التي اتخذها عاصمة لإمبراطوريته . هناك أعد الإسكندر خطة للسيطرة على طرق

الملاحة البحرية حول جزيرة العرب وشمالي المحيط الهندي، لأنه كان يرغب في أن تكون الإسكندرية التي أسسها سنة ٣٣٢ قبل الميلاد، ميناءً تلتقي فيه تجارة الشرق بتجارة الغرب . وفي بابل عمل الإسكندر على استقدام الفينيقيين للملاحة في بحر الخليج والاستيطان على شواطئه[٦٧] . كما اشتغل خلال السنة الأخيرة من عمره في بناء السفن وصناعتها سفينة سفينة، وقد استفاد الإسكندر من بعض أشجار السرو التي كانت تنمو بالقرب من بابل وجلب ما لم يتوافر من الخشب من مناطق أخرى[٦٨] . وعمل الإسكندر على توظيف مجرى نهر الفرات لتحسين الملاحة فيه، فضلاً عن تحسين وضع ميناء بابل ذاتها، لتكون قادرة على استيعاب رسو السفن التي ستصل إليها[٦٩] .

وكان الإسكندر قبل ذلك قد كلف أحد قادته للقيام برحلة بحرية من الهند حتى الخليج العربي . وكانت مهمة البعثة استكشافية، فاتجهت جنوباً نحو مياه المحيط ومن هناك نحو بحر الخليج، وقد اختلفت الروايات حول عدد سفن تلك البعثة . إذ أن أريان ؛ مؤلف كتاب الهند والمكرس في الأساس لرحلة نيارخوس، لا يذكر كم كان عدد السفن، على الرغم من أنه يقول بالحرف : "إن هدف القصة في كتابة هذا هو تلخيص الرحلة التي نفذها نيارخوس مع الأسطول، من نهر السند عبر البحر الكبير وحتى الخليج العربي"، الأمر الذي يوحي من خلال كلمة "الأسطول" أن عدد السفن كان كبيراً . وهو ما يتفق مع رأي الدكتور جواد علي . لكننا نلاحظ أن أريان يسهب في شرح الحوار الذي دار بين الإسكندر وبين نيارخوس حول من هو الشخص الذي يجب أن يكلف بالقيام بتلك المهمة، إلى أن استقر الرأي في الأخير

على أن يتولى نيارخوس قيادة هذه البعثة البحرية[٧٠] . بينما يرى حوراني استناداً إلى معلومات استقاها من أريستوبولوس، أن عدد السفن كان ثلاثاً فقط[٧١] . لكن الدكتور جوادٍ علي كتب يقول : إن عدد السفن التي تكونت منها تلك البعثة شكّل أسطولاً ضخماً . ويشير إلى أنه ربما كان أكبر أسطول عرفه بحر الخليج والبحر العربي حتى ذلك العهد . وقد استعان الإسكندر بخبرة الفينيقيين وعلمهم بالبحر، وهم الذين نقلهم إلى هناك للإشراف على بناء سفن الأسطول[٧٢] . وتذهب بعض الأدبيات إلى أن عدد السفن بلغ حينها ٤٧ سفينة، وأن الأسطول الذي قاده نيارخوس قد انطلق "من مصب نهر السند حتى منطقة الخليج العربي"[٧٣] . ولا نعرف من أين أتت بهذه المعلومة ؟ وفي كل الأحوال فإننا نتفق مع ما كتبه أريان وكذلك جواد علي على أن عدد السفن كان كبيراً .

على كل حال فقد ترأس تلك البعثة القائد البحري نيارخوس (Nearchus)، ورافقه فيها زميله المؤرخ أنيسكريت (Onisicrit)، فضلاً عن ملاحين من الفينيقيين ومن غيرهم، الذين خبروا البحر جيداً . ويروي أريان، أنه قبل انطلاق البعثة، قدم نيارخوس ضحية لكبير آلهة الإغريق ؛ "زيوس — المنقذ"، وكذلك أقام مع زملائه في الرحلة حفل وداع[٧٤]، وهو ما يعني أنهم كانوا خائفين من البحر . ولكن نيارخوس وزملاءه وافقوا على تنفيذ ما كلفهم به قائدهم الإسكندر والتضحية في سبيل الوطن والإمبراطور . انطلقت البعثة من مكان ما على نهر السند (ربما عند مصب النهر) وباتجاه مجراه جنوباً حتى مياه المحيط لتنجز مهمة عبور مضيق هرمز (كان يسمى حينها رأس

مسندم)، والدوران حول سواحل الجزيرة العربية الشرقية بغرض استكشافها . ويشير أريان إلى أن أفراد هذه البعثة لاحظوا لساناً من السلسلة الجبلية المتدة حتى البحر، وهي تتصل بالجزيرة العربية، وتسمى "ميكيت –Maketa"[٧٥] .

كما أرسل الإسكندر من قبل بعثة بحرية من ميناء جرينبول في مصر إلى البحر الأحمر للدوران حول الجزيرة العربية من الغرب والوصول إلى باب المندب[٧٦] . كما أرسل كذلك من أسفل الفرات عدة بعثات بحرية من المفروض أن تصل إلى مصر، ولكن وصلت سفن إحدى تلك البعثات حتى البحرين فقط (دلمون)حيث شاهد ملاحوها مصائد اللؤلؤ[٧٧]، أي أنها لم تحقق أهدافها في الدوران حول السواحل العربية الجنوبية والشرقية كاملة . إلا أن معد موسوعة الخليج العربي يقول إن القائد نيارخوس قد دار حول مضيق هرمز وفي طريقه إلى رأس الخليج الشمالي مرت البعثة البحرية على "ساحل كرمان عند كتايا (ربما قيس) التي قال إنها جزيرة صحراوية عند الإله هرميس والإلهة أفروديت وزيارتهم لجزيرة صغيرة قال أنها مشهورة بصيد اللؤلؤ"[٧٨] . على الرغم من أن مرافقي نيارخوس نفسه أشاروا إلى أن معرفة اللؤلؤ تمت من قِبَل أعضاء بعثة أخرى كانت قد انطلقت من أسفل الفرات . بعبارة أخرى لم تصل بعثة نيارخوس إلى الطرف الشمالي لبحر الخليج العربي[٧٩] . إلا أن وفاة الإسكندر وهو في سن الشباب، قد وضع حداً لمشروعه الطموح في السيطرة ليس على أراضي الشرق القديم فقط، ولكن

على طرق الملاحة البحرية في الشرق كله . وبعبارة أخرى حاول اليونانيون وغيرهم انتزاع تجارة المحيط الهندي من أيدي العرب ولكن محاولاتهم تلك باءت بالفشل . على أن العالم القديم كان قد حصل بفضل تلك البعثات على معلومات موثوق بها عن الإبحار حول شواطئ الجزيرة العربية، وبالذات من نهر السند وحتى مضيق هرمز[٨٠] . وكانت الخطوات التالية نحو تحقيق ذلك الهدف — من نصيب الأسرة البطلمية التي حكمت مصر بعد وفاة الإسكندر المقدوني[٨١] . وهو ما قامت به تلك الأسرة من ناحية الجناح الغربي للجزيرة العربية، أما من الناحية الشرقية للجزيرة العربية فقد برزت بعض مدن القوافل على طول الساحل الشرقي لها . وعند ملتقى الألفين الأول قبل الميلاد والأول الميلادي انتقل ذلك الدور إلى أعالي الفرات (كما سنرى لاحقاً) .

منطقة الخليج العربي
في عهد خلفاء الإسكندر المقدوني

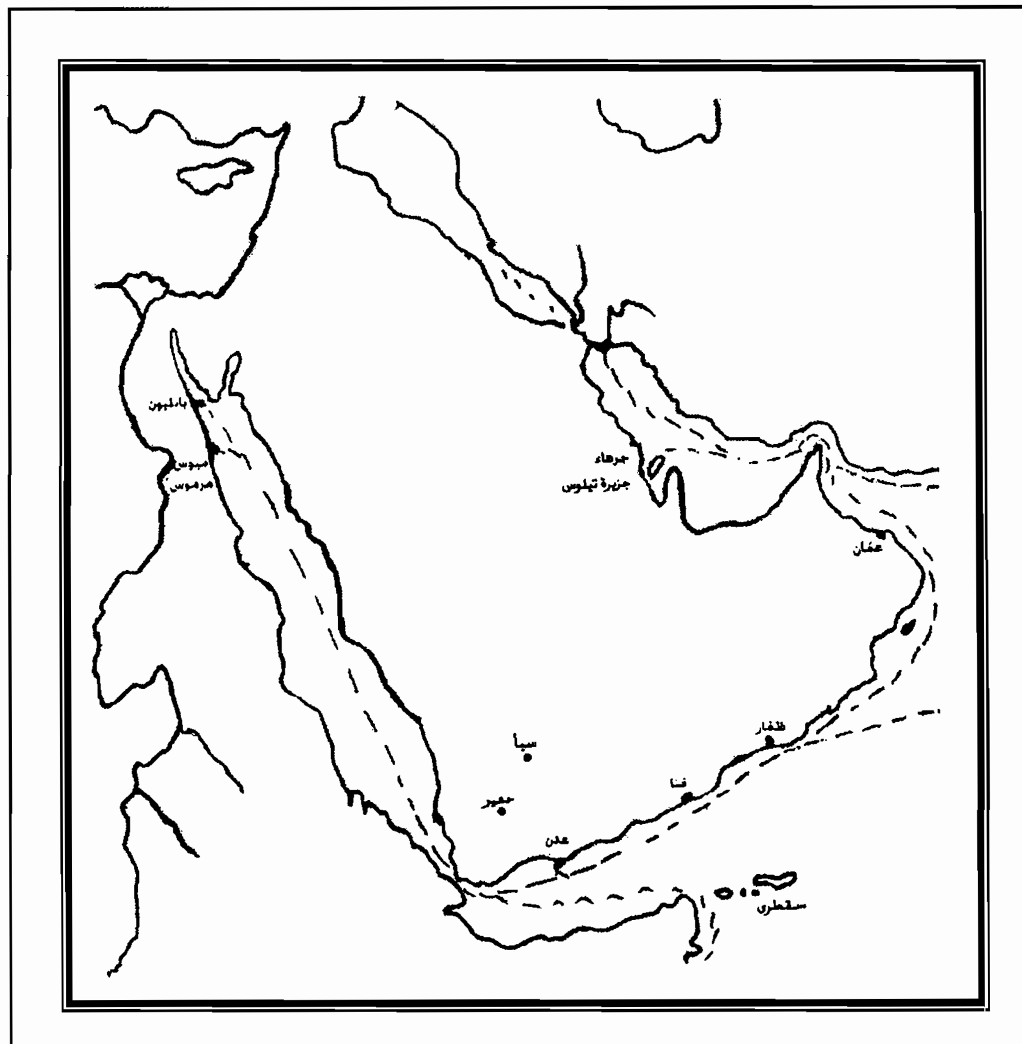
سبقت الإشارة إلى أن الإسكندر المقدوني قد حاول توحيد "شواطئ البحر المتوسط وسواحل خليجي المحيط الهندي"، إلا أن وفاته ساعدت وإن بصورة غير مباشرة على فصل سواحل خليجي المحيط الهندي (البحر الأريتري وبحر الخليج العربي)، عندما أصبحت بلاد الشام تحت سيطرة السلوقيين ومصر تحت سيطرة البطالمة . وكان

لزيادة الطلب على سلعة البخور والأفاويه في مناطق حوض البحر المتوسط وبلاد ما بين النهرين أن استدعى زيادة المحصول السنوي وكذلك زيادة عدد مرات جمعه(٨٢) . في هذه الأثناء اشتد التنافس بين سبأ وقتبان على السيطرة ليس على مناطق إنتاج البخور فقط، بل وعلى طرق تسويقه . ولذلك حاولت مملكة حضرموت، التي كانت تصرف منتجاتها عبر قتبان ومملكة سبأ أن تجد لها منفذاً نحو الساحل الشرقي للجزيرة العربية لتصريف منتجاتها بعيداً عن وصاية السبأيين . وبحسب أندروسثين (АндросФену) أحد مرافقي نيارخوس القائد المقدوني، فقد كان الجرهائيون هم الذين يتاجرون بالبخور الحضرمي . وكان يتم نقله براً من منطقة إنتاجه (في ظفار ساكلن)، الواقعة شرق المملكة الحضرمية .

كانت جرهاء في الأصل مدينة عربية – كلدانية، ثم انضم إليها مهاجرون آخرون من مناطق مختلفة من الخليج والبر الداخلي للجزيرة العربية . وهي تقع على ساحل الأحساء بجانب ميناء العقير الحالي . يشير بعض الباحثين أن الجرهائيين كانوا خلفاء الدلمونيين(٨٣) . ففي منتصف الألف الأول قبل الميلاد ورث الدلمونيين أقوام جدد عرفوا بالجرهيين، وهم أقوام عرب كلدانيون أقاموا مع بعض إمارة، عرفت في الأدبيات التاريخية بمملكة جرهاء وكانت جرهاء المدينة عاصمة دولتهم . ومن ثم "حكم الجرهائيون كامل المنطقة الشرقية منذ عام ٥٠٠ – ٢٥٠ قبل الميلاد"(٨٤) . على الرغم من أن جواد علي كان قد

أشار إلى أنه عثر على نص أرخ في السنة السابعة من سني فيلبس (فيلفوس) وتقابل هذه سنة ٣١٧ قبل الميلاد . وهو نص بابلي ورد فيه اسم أرض دعيت (برديسو)، وتقابل هذه الكلمة كلمة (فردوس) بالعربية وتقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب، بين مجان وبيت نبسانو التي هي جزيرة دلمون . وقد حملت هذه التسمية بعض العلماء على التفكير في أن هذه المنطقة – ربما – تقع في القسم الشرقي من جزيرة العرب وعلى سواحل الخليج العربي[٨٥] . إن ما جاء في هذه الفقرة يتفق إلى حد كبير مع ما جاء في الأسطورة السومرية، التي ذكرت في مكان سابق هنا، لكن أن تفهم كون تاريخ ذلك النص يطابق ٣١٧ قبل الميلاد، ففيه نظر، ويحتاج إلى دراسة وتحرٍ أكثر .

وعلى كل حال فقد كانت جرهاء ملتقى القوافل التجارية الدولية القادمة من الهند وأفريقيا وباتر (حيدر أباد) وبلاد العرب الجنوبية وهو الطريق الذي يربطها شمالاً بالفرات وسلوقية على دجلة وتاليا بسوريا (خريطة رقم ٢) . ويبدو أن دور جرهاء عند منتصف القرن الثالث قبل الميلاد بدأ يتلاشى لتحل محلها مدن قوافل أخرى مثل : ثاج ومليحة، وهي مدن ظهرت على الطريق الذي كان "يربط العراق بجنوبي جزيرة العرب" . وفي مليحة تم العثور على كتابات قبورية بالخط العربي الجنوبي (المسند) . وبعبارة أخرى لم يواصل خلفاء الإسكندر المقدوني، من الأسرة السلوقية، نشاطاً ملحوظاً في منطقة الخليج العربي . إلا أن القرن الثالث قبل الميلاد كان بالنسبة



خريطة رقم (٢)

شمال غرب المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي
في النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد

أخذت معلومات الخريطة من كتاب جورج حوراني (العرب والملاحة في المحيط الهندي)

للجرهائيين أكثر نشاطاً في هذه المنطقة . إذ تولوا مسئولية إيصال البخور عبر بحر الخليج إلى جنوب بلاد ما بين النهرين وربما بعضاً منه عبر البر كذلك .

شهد الساحل الشرقي للجزيرة العربية خلال القرن الثالث قبل الميلاد حركة تجارية نشطة برية وبحرية . فقد ظهرت مدن وبنيت موانئ، على طول الطريق التجاري الدولي (البري والبحري) . فقامت "مدينة هجر والمشقر ومدينة جواثي، العقير، تاروت الحظ وثاج (وهي التي ذكرت في نقش النمارة لامرئ القيس في بداية القرن الرابع الميلادي)، ومدن أخرى كثيرة كانت على علاقة بالتجارة العربية الجنوبية وآشــــور ومصر وبلاد اليونان . ولأن الأسرة السلوقية الحاكمة في سوريا لم تهتم بالتجارة البحرية من خلال الخط البحري الذي وضع أسس معالمه نيارخوس، بل كانت تجارتها مع الهند — على ما يبدو — تتم عن طريق البر . وهنا يشير جورج حوراني فيما يخص تجارة الفيلة في حوض البحر المتوسط ؛ "إلى أن الفيلة على الأقل كان يؤتى بها عبر البر"، على أنه لا يستبعد مرور بعض التجــــارة عن طريق البحر . وعندما أنشئت مدن القوافل في منطقة الهلال الخصيب، مثل تدمر والحضر ومدن أخرى على طريق القوافل مثل : ثاج ومليحة وغيرهما، وبتشجيع من روما، فيبدو أن تلك المدن قد تمكنت من أن تخطف الدور التجاري الجرهائي . وبذلك توارت هذه المدينة، أو في

الأقل لم نلمس دورها التجاري من خلال الأدبيات التاريخية اللاحقة بصورة واضحة .

منطقة شمال غربي المحيط الهندي
(البحر العربي وخليج عدن)
بين القرنين الثالث والأول قبل الميلاد

سبق الحديث عن أن الإسكندر المقدوني كان قد أرسل من مصر بعثة بحرية للطواف حول الجزيرة العربية، ويبدو أنها وصلت إلى مضيق باب المندب . لكن وفاته أرجأت خطته في أن يكون للإسكندرية دور هام في الاقتصاد العالمي بين مناطق حوض المحيط الهندي وجنوب غربي آسيا ومناطق حوض البحر المتوسط . وخلال القرن الثالث قبل الميلاد واصل البطالمة ما كان قد بدأه الإسكندر، فتواصلت الرحلات البحرية، ابتداءً من رحلة أريستون (**Ariston**) الذي تتبع بدقة حركة الملاحة في البحر الأحمر حتى عدن . وفي نهاية القرن الثاني قبل الميلاد (في حوالي ١١٦ — ١١٥ق.م) تمكن أحد البحارة الإغريق، وكان يدعى إيودوكس الكيزيكي من الحصول على معلومات عن نظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، من أحد الهنود الذين تحطمت سفينتهم في مكان ما من خليج عدن (أي الرياح التجارية)، التي تهب في المحيط الهندي . وقام برحلة إلى الهند والعودة في عرض البحر، أي أنه لم

يلزم السواحل . وبعد عودته مباشرة، كلف القبطان هيبالوس باختيار تلك المعلومات التي أوصلها إيودوكس لبطليموس مصر ومن سبقوه، والإبحار في وسط المحيط والعودة . وبالفعل تم له ما أراد، وتمكن من تلخيص أكثر الخطوط الملاحية اقتصاداً في وقته، إلى درجة أن الرياح الموسمية التي كانت تهب على شمال غربي المحيط الهندي سميت فيما بعد باسم هيبالوس ذاته .

ومع بداية العصر الميلادي أصبحت معظم قوافل التجارة الدولية تمر عبر البحر، وبذلك وجهت ضربة اقتصادية قاسية لاقتصاد دولتي معين وسبأ العربيتين الجنوبيتين اللتين كانتا تعتمدان على الدخل المالي من ضرائب مرور التجارة الدولية على أراضيهما .

الخلاصة

من خلال تتبع تطور خطوط الملاحة البحرية وارتباطها بالتجارة الدولية يمكن أن نستنتج ما يلي :

أولاً : كان ركوب البحر إحدى المهن التي عمل بها معظم العرب الذين سكنوا السواحل البحرية، وكان أولئك البحارة يجلبون من الهند كل ما تحتاجه ليس فقط بلاد العرب في جنوبي الجزيرة العربية وشرقيها، ولكن ما تحتاجه تلك المناطق العربية البعيدة مثل بلاد الرافدين وبلاد الشام ومصر، فضلاً عما تحتاجه مناطق حوض البحر

المتوسط الغربية . وساعدهم في ذلك موقع بلادهم على الطريق التجاري بين شرقي آسيا وشمال شرقي أفريقيا من جهة وبين مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسوريا) ومصر من الجهة الأخرى .

ثانياً : عرف العرب في هذه المنطقة من العالم صناعة السفن التجارية والقوارب البحرية منذ القدم، فقد بدأوا حياتهم بالمطيل والأطواف والأرماث وزوارق من الجلد، لكنهم انتقلوا فيما بعد إلى بناء القوارب من الخشب والجرع ومن النخيل أيضاً . وكانوا يطلون القوارب والسفن بالقار لمنع تسرب المياه إلى داخل السفينة أو القارب . بل وأطلقوا تسميات مختلفة على تلك السفن والقوارب، مثل البطيل والـ "هوايرية" والبقرة . وكان يتم جلب الأخشاب إما من الأحراج التي كانت تنمو في جنوبي بلاد العرب أو من مناطق الهند . أما الجرع فقد كان ينمو بكميات وفيرة حول السواحل العربية . في البداية استخدموا الحبال المصنعة من لوف النخيل في شد جذوع الرمث بعضها إلى بعض وكذلك، في خياطة جوانب القارب والأضلاع التي تسند قاع القارب، وقبل ظهور المسامير الحديدية التي قامت مقام الحبال في شد ألواح الخشب بعضه ببعض . وكان يصل طول القارب في منطقة الخليج العربي إلى حوالي عشرة أقدام أو أكثر، ويركب عليها شخصان في الغالب، وكانت تصنع من سعف النخيل .

ثالثاً : مرت حركة اكتشاف الخطوط الملاحية البحرية بعدة مراحل بدءاً من :

١ — الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، حيث كانت سفن دول المدن السومرية أور ولجش وغيرهما وفيما بعد سفن أكاد، فضلاً عن سفن دلمون، تجوب مياه الخليج العربي جيئةً وذهاباً لنقل السلع المختلفة . وفي الجناح الغربي للجزيرة العربية كانت البعثات البحرية لفراعنة الدولة الوسطى مستمرة للبحث في معرفة أفضل الخطوط الملاحية في البحر الإريتري، ومنها البعثة المشهورة التي أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت .

٢ — وشهد الألف الأول قبل الميلاد ؛ تطورات سريعة في حركة اكتشاف خطوط الملاحة البحرية، في شمال المحيط الهندي والخليج العربي وخليج عدن، فضلاً عن البحر الأحمر . وكان ذلك مرتبطاً بازدياد حركة التجارة الدولية وزيادة التبادل التجاري بين مناطق شبه القارة الهندية وشمال شرقي أفريقيا والجزيرة العربية من جهة وبين مناطق الهلال الخصيب (بلاد الرافدين وسوريا) ومصر ومناطق حوض البحر المتوسط من الجهة الأخرى

٣ — منذ القرن الثامن قبل الميلاد سيطر ملوك آشور على حوض الفرات وشمال بحر الخليج العربي ومن أولئك الملوك سنحريب . في الوقت الذي استمرت فيه الإمارات العربية في الخليج تسيطر على بقية أجزاء بحر الخليج وتقوم بنشاط

تجاري بري وبحري مع مختلف مناطق العالم القديم التي استطاعت أن تصل إليها .

٤ — شكلت سيطرة الإسكندر المقدوني على بلدان الشرق القديم، في النصف الثاني من القرن الرابع قبل الميلاد، بداية عصر جديد في حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية أيضاً . أي أنه ابتداءً من بعثة نيارخوس التي انطلقت من مصب نهر السند مروراً برحلات أريستون واكتشافات إيودوكس الكيزيكي لنظام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية (مابين ٣٢٣ وحتى ١١٥ قبل الميلاد)، حصل العالم على معلومات مؤكدة حول خطوط الملاحة البحرية التي أكدها القبطان هيبالوس في رحلته التي انطلق فيها من مصر وحتى الهند والعودة، شاقاً طريقه في عرض البحر وليس قرب السواحل . وبذلك أصبحت التجارة الدولية تنقل عبر البحار في سفن تشق عباب البحر من منتصف القرن الأول قبل الميلاد . وباختصار فقد كان للجزيرة العربية في ذلك الوقت أهمية كبيرة، ليس فقط في تأمين طرق التجارة الدولية بين مختلف مناطق العالم القديم، بل وكانت تنتج أهم السلع المرغوبة في ذلك الوقت (البخور واللؤلؤ والنحاس والمعادن المختلفة) .

د. مهيوب غالب أحمد كليب

قسم التاريخ — كلية الآداب جامعة ذمار — اليمن

الهوامش والتعليقات

١ – حسن صالح شهاب ، أضواء على تاريخ اليمن البحري، بيروت ١٩٧٧، ٢٥٨ ،كذلك : مكفريل س.، ١٩٨٥، ١١٨-١٢٢ ، في كتاب : البحر والتاريخ – سلسلة عالم المعرفة – الصادر في الكويت أبريل ٢٠٠٥ .

٢ – أبي الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك المعروفة بـ : رحلة بن جبير، ط ٢، مكتبة دار الهلال/ بيروت ١٩٨٦، ص. ٤١-٤٢ .

٣ – نزيه مؤيد العظم، رحلة في بلاد العرب السعيدة، ط ٢/ج ١-٢، مؤسسة فادي برس – لندن ١٩٨٥، ص. ٢٠ .

٤ – حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ٢٥٨ .

٥ – Dickson, H.R.P., The Arab of Desert, p. 480.

٦ – مجلة الكويت، العدد ٢٨٤ الصادر في يونيو ٢٠٠٧ .

٧ – محمود شاكر، موسوعة تاريخ الخليج العربي، ج ١، الأردن – عمان ٢٠٠٣، ٣١ .

٨ – نفسه .

٩ – National Geographic Magazine, April 1965, Washington.

١٠ – جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج ٧، منشورات الشريف الرضي، بغداد بدون تاريخ، ص. ٢٥٦ .

١١ – Dickson, op. cit, p. 479.

١٢ – القرآن الكريم، السور والآيات ؛ طه، ٣٩، ٧٨، ٩٢ ؛ القصص، ٧ ؛ الأعراف، ١٣٥ ؛ البقرة، ١٦٤ ؛ الكهف، ٧٢، ٨٠ ؛ العنكبوت، ١٥ .

١٣ – محمد بن محمد عبد الرزاق الحسيني أبو الفيض الملقب بمرتضى الزبيدي، تاج العروس ج ١–٢، ٥، ٧، ١٠، تحقيق : الترزي، إصدار دار التراث – بيروت .

١٤ – جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج ٧، ص. ٢٤٤ .

١٥ – حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص. ١٢٨ .

١٦ – جواد علي، المرجع السابق، ٢٥٦ .

١٧ – ДЖ. БИББИ, Впоисках Дидмуна. М., 1984, с 61 сдд; 194 слл ; 325. ;

كذلك : علاء الدين شاهين، الخليج العربي : الموقع والأهمية – خلال عصر البرونز (١٤٥٠ – ١٠٠٠ ق.م) المؤرخ العربي – الصادر في القاهرة لعام ١٩٩٩، ص. ٧٢ .

١٨ – رضا جواد الهاشمي، مدخل لدراسة آثار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد ١٩٨١، ص. ٢٤ .

١٩ – مهيوب غالب أحمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية – اليمن القديم –، ك ١، التاريخ السياسي، صنعاء ٢٠٠٣، ص. ٢٦–٢٩ ؛ كذلك : مجلة الرافد الإماراتية، الصادرة في فبراير ٢٠٠٤، ص. ١٠٧ .

٢٠ – W.F. Leemans, Trade, in the Old Babylonian period, p. Leiden, 1960.

٢١ – المملكة العربية السعودية – وزارة المعارف/ وكالة الآثار والمتاحف، آثار المنطقة الشرقية، ج ٥، الرياض ٢٠٠٣، ص. ٢١٤ .

٢٢ – الاكسندر نيميروفسكي . حكايا العالم القديم، تعريب فراس جلاحج، دار كنعان دمشق ٢٠٠٦، ص. ٤٧–٦٤ .

٢٣ – محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٣٠ .

٢٤ – نفسه، ص. ٣١ .

٢٥ – مجلة الكويت، المرجع السابق .

٢٦ – نفسه .

٢٧ – نيقولا زيادة، دليل البحر الإريتري وتجارة الجزيرة العربية، في كتاب : دراسات تاريخ الجزيرة العربيــة، ك ٢/جامعــة الملك سعود – ط ١، الرياض ١٩٨٤، ص. ٢٥٩ .

٢٨ – رضا الهاشمي، المرجع السابق، ص. ٢٠ .

٢٩ – نفسه، ص. ٥٩ ، كذلك محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٣٥–٣٦ .

٣٠ – رضا الهاشمي، المرجع السابق، ص. ٢٤ .

٣١ – Piny, Natural History, Loeb Classical Library, London, 1967, BK. XII, 41-100.

٣٢ – Гудяев В. И. Поcддеccдовие к кн. ДЖ. БцББи Впоисках Дильмуна, с. 361-362; Бонгард-Девинн Г. М., Идьин Г.Ф. Древняя. Индиия. М., 1969, с. 103.

٣٣ – Гордон Чайдд, Древний Восток в свете новых раскдпд, М., 1956, с. 3-2; Г. М. Бонгара-Девин, Древняя Индия. С. 92; см. Также: Щегенко А. Я., К вопросу об абсолотной хронологии хараппекой кудьтуры. - Археологии Староого и нового свега, М., 1966, с. 176-177.

٣٤ – محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٣٢ .

٣٥ – رحلة نيبور، ١٧٦١، تعريب : جلال بن خالد الهارون الأنصاري، منتدى التاريخ – يناير ٢٠٠٦ .

٣٦ – نفسه ، كذلك : جاكلين بيرين . اكتشاف جزيرة العرب، تعريب : قدري قلعجي، بيروت ب. ت.، ١٦٦ .

٣٧ – بيرين، نفسه، ص. ١٦٨–١٦٩ .

٣٨ – نفسه .

٣٩ – О ройнах Маган и Мелукка и истории переноса зтих иазваний на Египт и Куш см. Лео Оппенхейм, Древняя Месопатамия,

Портрет погибшей цивилзацтт, М. 1980, Указатель, пол словом "Магон" и "Мелукка". с. 404.

٤٠ – См. Кобищанв Ю. М., На заре цивилизации. Африка в древнейщем ; мире. М. , 1980, с. 44 слд.. ؛ كذلك : أحمد أرحيم هبو، تاريخ الشرق القديم ، (٣) مصر، مكتبة دار الهلال – بيروت ١٩٨٦، ص. ١٢٦، ٢٠١ .

٤١ – Шифман И. Щ. Из истории стран Красноморского бассейна материалам библейской традиции-, "Мероэ", вы. 3., М.,1985, с. 153-256.

٤٢ – المملكة العربية السعودية، المرجع السابق، ص. ٨٠ .

٤٣ – محمد حرب فرزات وعيد مرعي، دول وحضارات في الشرق العربي القديم ؛ سومر وأكاد وبابل وآشور وأمور وآرام، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر – دمشق ١٩٩٠ ص. ١٥٩–١٦٠، ١٧٢ .

٤٤ – علاء الدين عبد المحسن شاهين، المرجع السابق، ص. ١٧٣ .

٤٥ – مايكل توبلن، الجوبة – مشروع وادي الجوبة الآثاري – في الجمهورية العربية اليمنية، لعام ١٩٨٢ ؛ تعريب زاهي حواس ومراجعـة جاب الله علي جاب الله، ج ١، المؤسسة الأمريكية للأبحاث الشرقية، وجامعة هارفارد ومتحف جامعة بنسلفانيا – واشنطن ١٩٨٤، ١٩٨٥، ص. ٨٣، وفي المقدمة التي كتبها الدكتور عبد عثمان الصفحات ١٦–٢٠ ؛ وكذلك : عبد العزيز صالح، تاريخ شبه الجزيرة العربية في عصورها القديمة، القاهرة ١٩٨٨، الص. ٢٧ كذلك : История Древнего Востока. Поа редакциеи В. И. Кузнищина, М. , 1988, с. 230-241.

٤٦ – مهيوب غالب أحمد، المرجع السابق، ٣٤ .

٤٧ – محمد السيد غلاب، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، ك ٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض ١٩٨٤، ص. ١٨٩ ؛ كذلك صبحي أنور رشيد، العلاقات بين وادي الرافدين وتيما – دراسات في تاريخ

الجزيرة العربية، ك ٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض ١٩٨٤، ص. ٣٨٧ -٣٨٩ ؛ كذلك عبد العزيز صالح، المرجع السابق .

٤٨ – جيمس هنري بريستد، انتصار الحضارة "تاريخ الشرق القديم"، تعريب : أحمد فخري، مكتبة الأنجلو المصرية، ط ١، ١٩٥٥، ص. ٢٧٥ .

٤٩ – حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص. ١٣٢ .

٥٠ – Mikhail Ivanovich Rostovtsev, The Social and Economic History of Hellenistic World, 3 vols. (Oxford: Clarendon Press, 1984) vol. 1, pp. 83-90.

٥١ – محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٤٨ .

٥٢ – شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية – بيروت ١٩٩١، ص. ٦١ .

٥٣ – Edward Morgan Forster, Alexandria: A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original: A 231, 3; ed. (Gaden City, N. Y.: Anchor Books, 1961), 141-153.

٥٤ – Sabatino Muscati, The World of Phoenicians, translatedfrom the Italian by Alastair Hamilton, Praeger History of Civilization (New York: Praeger, 1968.

٥٥ – Gordon Childe, What Happened in History, Apelican Book (Harmondsworth, Eng. : Penguin Books, 1942), p. 146.

٥٦ – Dougherty R. P. The Sea Land of Ancient Arabia, New Haven 1932, pp. 170-172.

٥٧ – Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria, Chicago 1927, vol. 2, pp. 318-321.

٥٨ – جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، تعريب : السيد يعقوب بكر، القاهرة ١٩٥٨، ص. ٣٩ .

٥٩ — Истоия Африка . Хрестомагия, м. 1979, с. : Herodotus, The Percian Wars, IV, 41, translated by George Rawlinson with an introduction by francis R. B. Godlphin, Modern Library: 255 (New York: Modern Library, 1947, p. 306.

٦٠ — Исгория Древнего Востока. С . 68.

٦١ — Истоиа Африкц. Хрестоматия, М. 1979, с. 125.

٦٢ — حوراني، ٤٠ ؛ كذلك : Истоиа Африкц. Хрестоматия, М. 1979, с. 125.

٦٣ — محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٤٤ .

٦٤ — حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص. ١٣٣ . .

٦٥ — جواد علي، المفصل، ج ٧، ٢٦٧–٢٦٨ .

٦٦ — محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٤٧ .

٦٧ — Арриан, Инлия, ВДИ, 1940, 2, 20.

٦٨ — Арриан, Индия, ВДИ, 1940, 2, 19-32 (6-7).

٦٩ — Арриан, Инлия, ВДИ, 1940, 2, 43 (7)..

٧٠ — см. Арриаи, Поход Адексанара. 1962, YII, 20, (6-10).

كذلك : حوراني، ٤٣ ،

٧١ — محمود شاكر، المرجع السابق ص. ٤٨ .

٧٢ — أنظر أريان سابقاً .

٧٣ — Арриан, Инлия, ВДИ, 1940, 2, 21-32.

٧٤ — Об этом подробио : Хаосгов М. М. История восточной торгонли см. грнко-римского Египта, Казань 1907.

٧٥ — Pliny XII, 58.

٧٦ — المملكة العربية السعودية، المرجع السابق، ص. ٨٠–٨١ .

٧٧ — نفسه .

٧٨ – جواد علي، المفصل، ج ١، ص. ٥٦٢-٥٦٣ .

٧٩ – محمود شاكر، المرجع السابق، ص. ٤٩ .

٨٠ – كريستيان روبان، نقشان من مليحة، ريدان – العدد ٦، الصادر في ١٩٩٤، ص. ٨٠-٨٦ .

٨١ – المملكة العربية السعودية، المرجع السابق، ص. ٨١ .

٨٢ – حوراني، المرجع السابق، ص. ٤٥ .

٨٣ – См. Диодор сицилийский, исгорическая Библиотека, 111, 42-48, 4 особенно 42, 1-2.

٨٤ – عن هذه الرحلة أنظر : Страбои, 11, 111, 4.

٨٥ – أنظر كتاب الطواف حول البحر الإريتري الفقرة ٥٧ منه، وكذلك :
Плнннй У1. 101

المصادر والمراجع المستخدمة في البحث

أولا : المصادر والمراجع العربية والمعربة

١ — القرآن الكريم .

٢ — أبي الحسن محمد بن أحمد بن جبير، رسالة اعتبار الناسك في ذكر الآثار الكريمة والمناسك المعروفة بـ : رحلة ابن جبير، ط ٢، مكتبة دار الهلال/ بيروت ١٩٨٦ .

٣ — أحمد أرحيم هبــو، تاريخ الشرق القديم (٣) مصـر، دار الحكمة اليمانية — صنعاء ١٩٩٥ .

٤ — الكسندر نيميروفسكي، حكايا العالم القديم، تعريب : فراس جلاحج، دار كنعان — دمشق ٢٠٠٦ .

٥ — المملكة العربية السعودية، وزارة المعارف/ وكالة الآثار والمتاحف، آثار المنطقة الشرقية، ج ٥، الرياض ٢٠٠٣ .

٦ — بريستد جيمس هنري، انتصار الحضارة "تاريخ الشرق القديم"، تعريب : أحمد فخري، مكتبة الأنجلو المصرية/ ط ١، القاهرة ١٩٥٥ .

٧ — جاكلين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، تعريب : قدري قلعجي، بيروت بدون تاريخ .

٨ — جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج ١، منشورات الشريف الرضي، بغداد بدون تاريخ .

٩ — جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج ٧، منشورات الشريف الرضي، بغداد بدون تاريخ .

١٠ — جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، تعريب : السيد يعقوب بكر، القاهرة ١٩٥٨ .

١١ — حسن صالح شهاب، الأضواء علي تاريخ اليمن البحري، بيروت ١٩٧٧ .

١٢ – رحلة نيبور ١٧٦١، ترجمة وتقديم : جلال بن خالد الهارون الأنصاري، منتدى التاريخ/ شبكة الطواش/ يناير ٢٠٠٦ .
١٣ – رضا جواد الهاشمي، مدخل لدراسة آثـــار الخليج العربي والجزيرة العربية، بغداد ١٩٨١ .
١٤ – شارل عيساوي، تأملات في التاريخ العربي، مركز دراسات الوحدة العربية – بيروت ١٩٩١ .
١٥ – صبحي أنور رشيد، العلاقات بين وادي الرافدين وتيما – دراسات في تاريخ الجزيرة العربية، ك ٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض ١٩٨٤ .
١٦ – عبد العزيز صالح، تاريخ شـــبه الجزيرة العربيـــة في عصـــورها القديـــمة، القاهرة ١٩٨٨ .
١٧ – علاء الدين عبد المحسن شاهين، الخليج العربي : الموقع والأهمية – خلال عصر البرونز "١٤٥٠ – ١٠٠٠ ق.م." في مجلة المؤرخ العربي، العدد الصادر في القاهرة سنة ١٩٩٩ .
١٨ – مجلة الكويت، العدد رقم ٢٨٤ الصادر في يونيو ٢٠٠٧ .
١٩ – محمد حرب فرزات وعيد مرعي، دول وحضارات في الشرق العربي القديم سومر وأكاد وبابل وآشور وأمور وأرام، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق ١٩٩٠ .
٢٠ – محمد السيد غلاب، التجارة في عصر ما قبل الإسلام، دراسات تاريخ الجزيرة العربية، ك ٢، الجزيرة العربية قبل الإسلام، الرياض ١٩٨٤ .
٢١ – مايكل توبلن، الجوبة – مشروع وادي الجوبة الآثاري – في الجمهورية العربية اليمنية، لعام ١٩٨٢ ؛ ترجمة زاهي حواس ومراجعة جاب الله علي جاب الله، ج ١، المؤسسة الأمريكية للأبحاث الشرقية، وجامعة هارفارد ومتحف جامعة بنسلفانيا – واشنطن ١٩٨٤ – ١٩٨٥ . فيما يخص استئناس الجمل لم نلمس رأياً واضحاً لدى البعثة الأمريكية، متى حدث على وجه التقريب، لكننا نلمس ذلك من خلال تأكيد البعثة على أن النصف الثاني من الألف الثاني قبل الميلاد شهد ميلاد الحضارة اليمنية القديمة (ص. ٨٣) . فضلاً عن ذلك كان وادي الجوبة منطقة عبور

القوافل التجارية منذ ذلك الحين . وهذا ما أكده الباحث اليمني الدكتور عيد عثمان (في الصفحات ١٦ – ٢٠) من المقدمة التي تعرض نتائج أعمال هذه البعثة .

٢٢ – محمد بن محمد عبد الرزاق الحسيني أبو الفيض الملقب بمرتضى الزبيدي تاج العروس . تحقيق : الترزي، إصدار دار إحياء التراث – بيروت (مصدر الكتاب موقع الوراق – في الشبكة الدولية) .

٢٣ – مهيوب غالب أحمد، التفاعل الحضاري في جنوب غرب آسيا في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، مجلة الرافـــد الإماراتية العدد ٧٨، الصادرة في الشارقة في فبراير ٢٠٠٤ .

٢٤ – مهيوب غالب أحمد، مدخل إلى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوب شبه الجزيرة العربية (اليمن القديم)، ك ١، التاريخ السياسي، صنعاء ٢٠٠٣ .

٢٥ – نيقولا زيادة، دليل البحر الإريتري وتجارة الجزيرة العربية البحرية، في كتاب : دراسات تاريخ الجزيرة العربيـــة، ك ٢، جامعــــة الملك سعـــود – ط ١، الرياض ١٩٨٤ .

٢٦ – نزيه مؤيد العظم، رحلة في بلاد العرب السعيدة، ط ٢/ ج ١–٢، مؤسسة فادي برس – لندن ١٩٨٥ .

ثانياً : المراجع الأجنبية
(باللغتين الإنجليزية والروسية)

١ - Dickson, H. R> P. . The Arab of the Desert, London, 1951, p. 480.

٢ - Daniel David Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia, Chicago 1927, vol. 2.

٣ - Dougherty R.P. The Sea land of Ancient Arabia, New Haven 1932.

٤ - Edward Morgan Forster, Alexandria: A History and a Guide, A Doubleday Anchor Original: A 231, 3.

٥ - Gordon Childe, What Happened in History, A Pelican Book (Harmondsworth, Eng.: Penguin Books, 1942.

٦ - Herodotus, The Persian Wars, IV, 42, translated by Geoge Rawlinson with an introduction by Francis R. B. Godolphin, Modern Library: 255 (New York: Modern Library, 1947).

٧ - Christian Julian Robin, A. Deux briques inscrites provinant de Mulayha, Raydan, vol. 6, 1994.

٨ - R. Ghrshman, Iran (London: . . , 1954), pp. 181-188.

٩ - McGrail, S. Building and Trials of a Riplica of N ancient Boat: Gokstad Faring, World Archaeology 16, 1985,pp. 289-303. في كتاب :
البحر والتاريخ، عن سلسلة عالم المعرفة/ الساسة – الكويت، الصادر في أبريل ٢٠٠٥ .

١٠ - Mikhail Ivanovich Rostovtsev, The Social and Economic History of Hellenistic World, 3 (vols Oxford: Clarendon Press, 1941), vol. I.

١١ - National Geographic Magazine, April 1965, Washington.

١٢ – Pliny, Natural History: Loeb Classical Library, London, 1967, BK. XII, 41-100.

١٣ – Praeger History of Civilization (New York: Praeger, 1968).

١٤ – Sabatino Moscati, The World of Phoenicians, translated from the Italian by Alastair Hamilton.

١٥ – W. F. Leemans, Trade in the Old Babylonian period, p. 31, London 1960.

١٦ – Арриаи, Иидия, ВДИ, 1940, 2. قمنا بالترجمة المباشرة للنصوص من اللغة الروسية إلى العربية المستخدمة في البحث .

١٧ – Арриаи, Поход Адексаидра, 1962 УП, 20.

١٨ – ДЖ. БиББи, В понсках Дильмуна, М., 1984, с. 61 слл, 194 слл, 325.

١٩ – Бонгард, Левнн Г. М., Ильнн Г. Ф. Древняя Индня. М., 1969, с. 103.

٢٠ – Г. Девин, Древняя, Инлия. Бонгард- М.

٢١ – Диодор сицилийский, цсгорическая Бцблиотека, Ш, 1.

٢٢ – Гуляев В. И. Посдеевний Восгок в свеге новых раскопок, М., 1956.

٢٣ – Гуляев В. Н. Послесловне к кн. ДЖ. Бцбби В понсках Дильмуна, с. 361-363.

٢٤ – История Древнего Востока. Под редакцией В. И. Кузищина, Москва 1988.

٢٥ – Истоия Афрнки, Хрестоматня, М. 1979.

٢٦ – Кобищанор Ю. М., На заре цивилизации, Африка в древнейшем мире М., 1980.

٢٧ — А. део Оппеихейм, Древняя Меспатамия, Портрет погибшей цивилизацин, М. 1980, Указатель, под словом "Магон" а "Мелукка".

٢٨ — Хвостов М. М. История восточной торгоили грнко-римского Египта, Казань 1907.

٢٩ — Псевдоарриан, Цлавания Вокруг Еритрийского Морья, ВДИ, 1940, 2, с. 264-281.

٣٠ — Щетеико А. Я. К. Вопросу об абсолютной хронологии хараппской культуры, "Археологии Сгарого и Норого свега", М., 1966.

٣١ — Шифман И. Ш. Из истории сгран Красноморского бассена / по материалам библейской традиции/ ,- " Мероэ" , Вып. 3, М. , 1985, с. 253-256.